

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局



(43) 国際公開日
2005 年 3 月 3 日 (03.03.2005)

PCT

(10) 国際公開番号
WO 2005/018966 A1

- (51) 国際特許分類⁷: B60G 21/055, B21D 53/88
(21) 国際出願番号: PCT/JP2004/012011
(22) 国際出願日: 2004 年 8 月 20 日 (20.08.2004)
(25) 国際出願の言語: 日本語
(26) 国際公開の言語: 日本語
(30) 優先権データ:
特願2003-301402 2003 年 8 月 26 日 (26.08.2003) JP
(71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 三菱製鋼株式会社 (MITSUBISHI STEEL MFG. CO., LTD.) [JP/JP]; 〒1048550 東京都中央区晴海三丁目 2 番 2 2 号 晴海パークビル Tokyo (JP).

2900067 千葉県市原市八幡海岸通 1-6 三菱製鋼株式会社千葉製作所内 Chiba (JP). 谷島 崇 (YAJIMA, Takashi) [JP/JP]; 〒2900067 千葉県市原市八幡海岸通 1-6 三菱製鋼株式会社千葉製作所内 Chiba (JP).

(74) 代理人: 中島 淳, 外 (NAKAJIMA, Jun et al.); 〒1600022 東京都新宿区新宿 4 丁目 3 番 1 7 号 HK 新宿ビル 7 階 太陽国際特許事務所 Tokyo (JP).

(81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

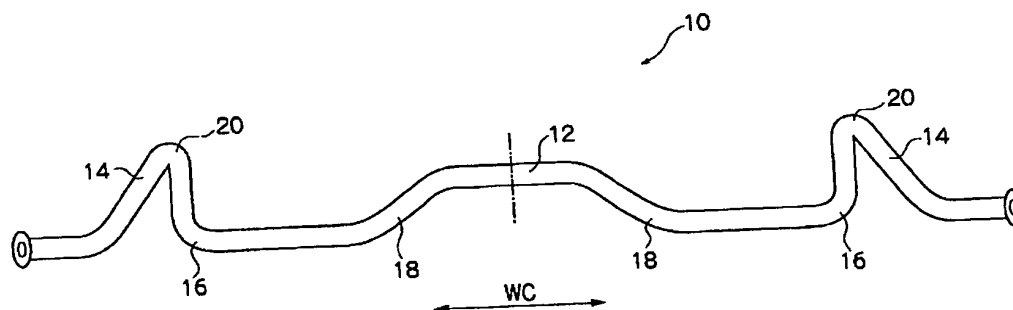
- (72) 発明者; および
(75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 花村 輝久 (HANAMURA, Teruhisa) [JP/JP]; 〒2900067 千葉県市原市八幡海岸通 1-6 三菱製鋼株式会社千葉製作所内 Chiba (JP). 成島 英隆 (NARISHIMA, Hidetaka) [JP/JP]; 〒

(84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG,

[続葉有]

(54) Title: HIGH STRESS STABILIZER FOR VEHICLE

(54) 発明の名称: 車両用高応力スタビライザー



(57) Abstract: A high stress stabilizer (10) for a vehicle enabling excellent durability by increasing the fatigue life of bent parts, wherein where the bend radius of the bent parts (16) is R, a raw material diameter before bending is d, the short diameter of the bent parts (16) in cross section is d1, the long diameter of the bent parts (16) in cross section is d2, and the flatness ϕ of the bent parts (16) in cross section is $\phi = (d2 - d1)/d2 \times 100$, the shape of the bent parts (16) which are generally loaded by the maximum stress and breakable mostly is formed in a state in which the requirements of $0 < \phi \leq 4$ and $(\phi \times d/R) \leq 2$ are satisfied. Thus, the stress concentration of shearing stress produced at the bent parts (16) when the load is applied to the stabilizer can be suppressed, and the high stress stabilizer (10) can be prevented from being broken by the stress concentration at the bent parts (16).

(57) 要約: 曲げ部の疲労寿命を長くして耐久性に優れた車両用高応力スタビライザーを得る。車両用高応力スタビライザー 10 では、一般に最大の応力が負荷され最も折損し易い部位である曲げ部 16 の形状が、曲げ部 16 の曲げ半径を R、曲げ加工前の素材径を d、曲げ部 16 の断面の短径を d1、曲げ部 16 の断面の長径を d2、曲げ部 16 の断面の偏平率 ϕ を $\phi = (d2 - d1) / d2 \times 100$ とするとき、 $0 < \phi \leq 4$ 、かつ、 $(\phi \times d / R) \leq 2$ の関係が成り立つ状態に成形されている。これにより、荷重入力時に曲げ部 16 に生じる剪断応力の応力集中が抑制され、この曲げ部 16 での応力集中による車両用高応力スタビライザー 10 の折損を防止することができる。

WO 2005/018966 A1



CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE,
IT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF,
BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN,
TD, TG).

2文字コード及び他の略語については、定期発行される
各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語
のガイダンスノート」を参照。

添付公開書類:

— 国際調査報告書